



REGULAMENTO TÉCNICO 2026

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS:

As motos admitidas no SBM, devem ter motorização do modelo originalmente homologado pelo fabricante, comercializadas para uso urbano por representantes da referida marca, não sendo obrigatório que o modelo em questão permaneça em produção quando da participação na competição. Todas as motos deverão ter documentos, podendo ser;

- a) Certificado de registro e licenciamento (DUT);
- b) Nota fiscal original ou cópia autenticada da motocicleta, emitida pelo fabricante ou concessionário com a numeração original completa do fabricante aparente e legível;
- c) No caso de motocicletas compradas em leilões será obrigatória a apresentação da **nota fiscal** original ou cópia autenticada de compra do referido Leiloeiro, com uma carta de Liberação do VEICULO CARIMBADA pelo DETRAN onde o referido chassi foi adquirido. O piloto deverá entregar na secretaria de prova durante a vistoria administrativa declaração de responsabilidade.

NÚMEROS DE COMPETIÇÃO Os números da moto de competição devem ser expostos de forma clara e visível. **LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO** O único líquido de refrigeração autorizado é água (H₂O) ou líquidos específicos para competição ou ainda em situação permitida pelo campeonato em situações específicas.

COMBUSTÍVEL. O combustível será livre. **PNEUS** Não é permitido usar pneus com sulcos de profundidade inferior a 2,5 mm. A compra de pneus, será de única e responsabilidade do piloto e sua equipe. É permitido o uso de aquecedores térmicos de pneus.

O descumprimento das regras acima mencionadas não resulta na aplicação de penalizações, mas sim de advertência e orientação em prol da segurança do piloto.

VISTORIA - Em todas etapas o piloto, ou responsável deverá se sujeitar a vistoria de moto e equipamento em local pré determinado em cada etapa.

MOTOR – Livre Preparação.

Não há tolerância para os limites de cilindrada ou potência das motos, salvo categorias até 300cc. As tampas laterais podem ser modificadas ou substituídas. Se substituídas, devem ser feitas de um material com a mesma ou maior resistência e o peso da nova tampa não pode ser inferior ao da original. As tampas laterais e cárter do motor contendo óleo que possam entrar em contato com o solo

na sequência de uma queda podem estar protegidas por uma segunda cobertura em material compósito (fibra de carbono, alumínio ou kevlar®). Placas e/ou barras em alumínio ou em aço também são permitidas. Todos estes dispositivos devem ser concebidos para serem resistentes à queda e estar corretamente fixados e seguros.

Transmissão secundária / câmbio. É autorizado uso de sistema externo que possibilite a mudança rápida da caixa de velocidade (*quick-shifter system*) associado ao seletor de mudanças. É permitida a alteração das dimensões da coroa, pinhão e corrente. A cobertura da corrente pode ser modificada ou eliminada.**14. Embreagem livre.** Os discos de embreagem podem ser substituídos, mas o seu número deve ser igual ao do modelo originalmente homologado pelo fabricante. As molas da embreagem podem ser alteradas ou calçadas.

Bombas de óleo e tubos de óleo. Não são autorizadas alterações às bombas. Os tubos de óleo podem ser modificados ou substituídos. Na eventualidade de substituição dos tubos de óleo com alta pressão, estes devem ser de metal reforçado com terminais vulcanizados ou de rosca.

Radiadores de água e de óleo. É permitido substituir, modificar, reposicionar ou adicionar radiadores de água ou óleo. É permitida a retirada da tinta de fábrica do radiador. As mangueiras do sistema de refrigeração do motor (água) podem ser substituídas por outras similares se específicas para esse fim e suas extremidades deverão ser fixadas por abraçadeiras metálicas. O ventilador do radiador de água pode ser retirado assim como a tela de proteção, sensor de temperatura, interruptor térmico de acionamento do ventilador e a válvula termostática inerente ao sistema de refrigeração. O reservatório expensor do sistema de refrigeração não poderá ser eliminado, porém, poderá ser reposicionado ou substituído por similar desde que sua capacidade interna seja igual ou maior que o referido reservatório original. O tubo de respiro do reservatório expensor deve terminar na quilha da carenagem inferior, área destinada à contenção de vazamentos de fluidos do motor. O sistema de refrigeração deverá conter somente água (H²O).

Não é permitido o uso de qualquer solução ou aditivo, salvo quando indicado pela direção de prova. Em caso extremo de temperatura ambiente, o Diretor de prova pode autorizar o uso de uma mistura de álcool etílico à água ou produto em conformidade. **Caixa de ar** O filtro de ar pode ser removido, alterado ou substituído. Todas as motos devem ter um sistema de respiro de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa de ar e nela escoar.

Sistema de escapamento O sistema de escapamento (curvas coletoras e ponteira) pode ser modificado ou substituído a livre escolha. Por questões de segurança, as arestas expostas do(s) tubo(s) de escape devem ser arredondadas para eliminar quaisquer arestas vivas. Não é permitido cobrir o sistema de escape, com exceção das áreas junto aos pés do piloto e nas áreas em que há contato com carenagem para proteção do calor. **SISTEMA ELÉTRICO / ELETRÔNICO Ignição / ECU** O sistema original pode ser modificado.

CHASSI / CARENAGEM. Chassi e sub-chassi (chassi B) O chassi deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto originalmente homologada, exceto as modificações descritas;

- a) O chassi só pode ser perfurado para a fixação de peças aprovadas (suportes da carenagem e pontos de fixação do amortecedor de direção).
- b) Os suportes do motor ao chassi devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

- c) O sub-chassi (**Berço Traseiro do Chassi**) traseiro pode ser modificado ou substituído. A modificação deverá ser submetida à análise pela comissão técnica para sua homologação, avaliando estabilidade e segurança. Não pode de fibra de carbono.
- d) Podem ser acrescentados suportes suplementares para o banco.
- e) Apoios salientes não estruturais podem ser retirados desde que não afetem a segurança da construção do conjunto do chassi. Os acessórios aparafusados ao sub-chassi (**chassi B**) traseiro podem ser retirados.

Suspensões/mesas/bengalas – dianteiras: livre. O amortecedor de direção pode ser substituído ou adicionado, caso não exista no modelo homologado. O amortecedor de direção não pode atuar como batente da direção. **Braço oscilante** Todas as partes integrantes do braço oscilante devem permanecer tal como foram produzidas pelo fabricante para a moto originalmente homologada (incluindo o sistema basculante de articulação do amortecedor traseiro e seus respectivos tirantes). Os suportes do cavalete traseiro podem ser soldados ou aparafusados ao braço oscilante. Estes devem ter as arestas arredondadas (com um raio amplo). Os parafusos utilizados para a fixação devem ficar embutidos (não salientes).

Suspensão traseira; Livre. Rodas Não são permitidas quaisquer alterações que não estejam descritas. As rodas devem permanecer como produzidas pelo fabricante para a moto originalmente homologada, sem qualquer alteração. Para a motocicleta Honda modelo CBX 250 Twister é permitida substituição da roda dianteira e traseira original pela roda dianteira e traseira original da motocicleta Honda modelo CB 300R. Se o desenho original da roda traseira incluir um sistema de amortecimento de transmissão (tipo contrachoque ou outro), este deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto originalmente homologada. Não são permitidas quaisquer alterações nos eixos de roda. Os chumbos de balanceamento das rodas podem ser retirados, adicionados ou substituídos.

Freios Os discos dos freios podem ser substituídos desde que seja respeitado o seguinte:

- a) Devem ser do mesmo material dos discos originalmente homologados para o modelo;
- b) Quando os discos homologados forem do tipo wave, a forma do disco de substituição, se for do tipo wave deve respeitar a do modelo original. Um disco do tipo wave pode ser substituído por um circular;
- c) A espessura dos discos pode ser aumentada em 20% mas devem “encaixar” nas pinças de freios homologadas originalmente sem qualquer modificação;
- d) O diâmetro dos discos pode ser aumentado em até 05%.

Guidão e comandos Os guidões podem ser substituídos. Os guidões e os comandos (manetes e manicotos) podem ser colocados em uma posição diferente da original. O acelerador deve voltar automaticamente à sua posição inicial quando não estiver acionado. O conjunto acelerador e cabos associados podem ser modificados ou substituídos (sempre mantendo dois cabos, acelerador e retorno). Os manetes de embreagem e do freio podem ser substituídos. Os interruptores

podem ser substituídos, mas os interruptores do motor de arranque e do corta-corrente devem ficar localizados no guidão ao alcance do dedo do piloto. Não é permitido o uso de manetes, quebradas, serradas, empenadas ou emendadas.

Pedaleiras As pedaleiras podem ser colocadas em uma posição diferente da original, mas os suportes devem ser montados no chassi. Os dois pontos de fixação originais (pedais de freio e de marchas) devem ser respeitados. Os apóia pés podem ser rígidos ou do tipo retrátil, devendo neste caso ter um dispositivo que automaticamente os devolva à posição original. As extremidades dos apóia pés devem ser arredondadas em forma de esfera, com um raio mínimo de 8 mm. Os apóia pés fixos devem ter a extremidade redonda fabricada em alumínio, plástico, *Teflon®* ou em material de tipo equivalente com um raio mínimo de 8 mm.

Tanque de combustível O tampão do tanque de combustível pode ser alterado ou substituído por outro do tipo de rosca (*screw-on*) (*SAFETY*). O tanque de combustível pode ser completamente preenchido com material de proteção contra o fogo (espuma para o retardamento da combustão, i.e. *Explosafe®*). O conector do tanque deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

Carenagem e pára-lama

- a) É obrigatório o uso da bolha ou para-brisa na carenagem frontal, é de livre escolha devendo ser incolor, transparente e de material não cortante. Na categoriaCopa Honda não é obrigatório o uso de bolha frontal.
- b) Não é permitido o uso de carenagens que se apresentem mau estado de conservação que possibilitem problemas durante o uso em pista.
- c) O conjunto das fixações que suportam os instrumentos na carenagem pode ser alterado ou substituído.
- d) A carenagem inferior deve ser construída ou modificada de forma a poder reter, em caso de falha do motor, pelo menos metade da capacidade total do óleo e do líquido de refrigeração do motor (no mínimo de 2 litros). As aberturas laterais da carenagem inferior, devem estar localizadas a uma distância mínima de 50 mm acima do fundo da carenagem.
- e) A parte inferior da carenagem (*spoiler*) deve ter uma ou duas aberturas no máximo, com um diâmetro de 25 mm, as quais devem permanecer fechadas em condições de piso seco, sendo apenas abertas nos treinos ou corridas com piso molhado, condição esta que será determinada pelo Diretor de Prova.
- f) O para-lama traseiro fixo ao braço oscilante pode ser incorporado, mas deve ser fixada através de no mínimo 2 parafusos. As arestas expostas devem ser arredondadas.

Rabeta/banco A Rabeta é de uso obrigatório e de livre procedência. O sistema de fecho do banco da moto originalmente homologada pode ser removido. **Elementos de fixação (Parafusos e Porcas)** os elementos de fixação (parafusos e porcas) standard podem ser substituídos por outros de qualquer material ou tipo, não sendo permitida a utilização de peças feitas em titânio. A resistência e o tipo devem ser no mínimo equivalentes ao do modelo homologado, podendo ser

excedida a resistência da fixação substituída. Os elementos de fixação podem ser perfurados para receber arame de frear, não sendo permitida a realização de alterações com a finalidade de redução de peso. Os elementos de fixação da carenagem podem ser substituídos por outros do tipo rápido. Parafusos e porcas de alumínio só podem ser utilizados em zonas não estruturais.

OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS DA MOTO HOMOLOGADA Faróis dianteiros, lanterna traseira e piscas. Espelhos retrovisores. Buzina. Suporte da placa. Caixa de ferramentas. Ganchos para capacetes e/ou bagagem. Pedais e alças para passageiro. Barras de proteção.

DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES NA MOTO

HOMOLOGADA As motos devem estar equipadas com um interruptor que corte a corrente de ignição ou botão capaz de desligar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guidão, mas ao alcance dos dedos da mão, quando em posição de pilotagem. Todos os tampões e bujões de enchimento ou drenagem, filtros de óleo exteriores têm de estar devidamente frenados (lacrados). Todas as motos devem ter um sistema de respiro de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa de ar ou expensor, para onde deve ser feito o escoamento. Os tubos de respiro (combustível e água) devem escoar através de saídas existentes e estarem ligados a um expensor com capacidade mínima de 250ml. Os itens acima não são passíveis de desclassificação, mas sim de advertência por questões de segurança.

O Regulamento Técnico Particular da categoria GP160junior, GP160, Ninja250, GP300Júnior ,GP300 e GP300 Master do SBM, estabelece os limites nas alterações e modificações permitidas visando o equilíbrio desportivo e de custos de preparação, atendendo ainda o quesito segurança como forma de incentivo aos seus participantes. Cabe às equipes certificar-se de que as motocicletas estejam em condições mecânicas satisfatórias para poderem ser submetidas aos testes de dinamômetro que poderão ser realizados pela Organização da Prova no decorrer do campeonato em suas vistorias técnicas, ficando a Organização da Prova isentada toda e qualquer responsabilidade quanto a eventual dano sofrido pelas motocicletas no referido teste.

Somente será permitido central (ecu) original exceto na categoria GP160 junior que será permitido da marca Servitec. Para motos injetadas até 160cc poderá ser usada central original CB300 que tem apenas 1 mata. Caso seja necessário, o vistoriador poderá checar freios, parte elétrica, chaves extras assim como abertura de borboleta.

Caso 3 pilotos reunidos ou mais assinando protocolo na secretaria até 30 min após a prova solicitem verificação extra em parte elétrica, a equipe de vistoria pode solicitar uma análise mais criteriosa em chicote e remover cartenagens e afins da moto solicitada.

Nenhum moto poderá ter mais de 1 mapa!

Toda moto deverá chegar com combustível suficiente e ao parque fechado ao final da corrida para aferição no dinamômetro em perfeitas condições para ser avaliada até o momento que se julgar suficiente a avaliação por parte da Comissão Técnica.

Norma do dinamômetro NBR ISO1585 (1996) suavização 3

Categoria GP160 Junior	18,00cv na roda
Categoria GP160	21,00 cv na roda
Categoria Ninja 250	32,00cv na roda
Categoria GP300Júnior	42,00cv na roda
Categoria GP300 e Master	42,00cv na roda

Toda moto verificada em teste de dinamômetro que atingir menos de 20% do número máximo de cv da categoria, passará por avaliação por parte do júri de prova, podendo ser desclassificada por problemas técnicos na moto.

As passagens poderão ser em 4º, 5º ou 6º marcha.

Máximo de 3 passagens

As escolhas podem ser por colocação de cada categoria ou sorteio ao fim de cada treino classificatório e/ou quando ao fim da corrida.

O piloto que fizer a volta mais rápida na corrida e a pole deverão passar na vistoria de dinamômetro. Pole após definição do grid e volta mais rápida ao final da corrida. Se a moto demonstrar alterações durante o teste de classificatório, a moto poderá ser ajustada na potência adequada da categoria, largará no fim do grid e perderá 2 PONTOS no campeonato.

A qualquer momento antes dos treinos dito classificatórios, toda moto inscrita, poderá ser avaliada por decisão da direção de prova sem sofrer sanções ou custos.

O uso de Pneus será de livre marca, medida e composto, inclusive em piso molhado e livre sentido.

Suspensão de livre dianteira e traseira

A categoria GP400 terá livre preparação isenta de aferição em dinamômetro incluindo a Ninja 500.

A categoria GP200 terá livre preparação.

Regulamento Técnico GP600 Pro – Light e Master:

Motorização:

Motos de 600cc até 848cc

Regulamento Técnico GP1000 Pro – Light e Master:

Motorização de 900cc a 1340cc

Será levado como critério para a categoria conforme regulamento geral do campeonato.

Sul Brasileiro de Motovelocidade, 2026